Staatsblad
van het Koninkrijk der Nederlanden

Jaargang 2015

303

Besluit van 19 juni 2015 tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met verordening (EU) nr. 165/2014

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid van 18 februari 2015, nr. IENM/BSK-2015/2466, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken,
Gelet op artikel 5:12, tweede lid, van de Arbeidstijdenwet en de artikelen 13 en 32b van de Warenwet;
De Afdeling Advisering van de Raad van State gehoord (advies van 10 april 2015, No.W14.15.0035/IV;
Gezien het nader rapport van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mede namens Onze Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, van 9 juni 2015, nr. IENM/BSK-2015/109250

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Arbeidstijdenbesluit vervoer wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2.1:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. Onderdeel c komt te luiden:
c. *verordening (EU) nr. 165/2014:* verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (PbEU 2014, L 60);.

2. Onderdeel d vervalt.

3. De onderdelen e tot en met i worden verletterd tot de onderdelen d tot en met h.

4. In onderdeel e (nieuw) vervalt: «, onderdeel e,».

5. In onderdeel f (nieuw) vervalt: «, onderdeel f,».

6. In onderdeel h (nieuw) wordt «verordening (EEG) nr. 3821/85» vervangen door: verordening (EU) nr. 165/2014.

7. De onderdelen j tot en met n vervallen.

8. De onderdelen o en p worden verletterd tot onderscheidenlijk i en j.

9. Er wordt een lid toegevoegd, luidende:
3. Voor de toepassing van dit hoofdstuk en de daarop berustende bepalingen wordt onder «tachograafkaart», «bestuurderskaart», «controlekaart», «bedrijfskaart» en «werkplaatskaart» verstaan hetgeen onder deze begrippen wordt verstaan in artikel 2, onderdelen d, f en i tot en met k van verordening (EU) nr. 165/2014.

B

Artikel 2.4:1 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «verordening (EEG) nr. 3821/85» vervangen door: verordening (EU) nr. 165/2014.

2. In het tweede lid wordt «artikel 14, tweede lid, van verordening (EEG) nr. 3821/85» vervangen door: artikel 33, eerste en tweede lid, van verordening (EU) nr. 165/2014.

C

In artikel 2.4:3, eerste lid, vervalt «, onderdeel h,» en wordt «artikel 89, onderdelen g en h» vervangen door: artikel 89, onderdelen e en f.

D

Artikel 2.4:5 met opschrift komt te luiden:

Aanwijzing autoriteiten

Artikel 2.4:5

1. Onze Minister van Infrastructuur en Milieu is bevoegd inzake de artikelen 16, vierde lid, en 26 van verordening (EU) nr. 165/2014.
2. De Dienst Wegverkeer is bevoegd inzake de artikelen 12 en 24 van verordening (EU) nr. 165/2014.

E

Artikel 2.4:6 met opschrift komt te luiden:

Aanvraag, verlening, weigering, intrekking of schorsing tachograafkaart

Artikel 2.4:6

Met inachtneming van de artikelen 25, derde lid, en 26, zevende lid, van verordening (EU) nr. 165/2014 besluit Onze Minister van Infrastructuur en Milieu ten aanzien van de aanvraag, verlening, weigering, intrekking of schorsing van een tachograafkaart.

F

Artikel 2.4:8 met opschrift komt te luiden:

Gebruik bestuurderskaart

Artikel 2.4:8

De werkgever, de werknemer en de persoon, bedoeld in artikel 2:7, eerste lid, van de wet, die als bestuurder rijden op een vrachtauto of bus, die is voorzien van een controleapparaat, handelen overeenkomstig de artikelen 27 onderscheidenlijk 29, vijfde lid, van verordening (EU) nr. 165/2014.

G

Artikel 2.4:9 met opschrift komt te luiden:

Gebruik werkplaatskaart

Artikel 2.4:9

De houder van een werkplaatskaart handelt overeenkomstig de artikelen 22, tweede lid, derde lid, eerste volzin, vierde en vijfde lid, en 23 van verordening (EU) nr. 165/2014.

H

Artikel 2.4:13 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid wordt «(EEG) nr. 3821/85» vervangen door: (EU) nr. 165/2014.

2. In het tweede lid wordt «1, 3, eerste lid, en 13 tot en met 16 van verordening (EEG) nr. 3821/85» vervangen door: 1, eerste lid, tweede alinea, 3, eerste lid, 27, 29, tweede lid, 32, eerste tot en met vierde lid, 33, eerste en tweede lid, 34, behoudens het derde lid, onder b, tweede alinea, 35, 36, eerste en tweede lid, 37, eerste lid, eerste volzin en tweede lid van verordening (EU) nr. 165/2014.

3. Het vierde lid vervalt.

4. Het vijfde lid wordt vernummerd tot vierde lid.

I

Artikel 2.4:14 vervalt.

J

In artikel 8:1 wordt «2.4:13, tweede tot en met vijfde lid» telkens vervangen door: 2.4:13, tweede tot en met vierde lid.

K

In artikel 8:6 wordt «14, vierde lid, onder c, van verordening (EEG) nr. 3821/85» vervangen door: 26, zevende lid, van verordening (EU) nr. 165/2014.

ARTIKEL II

Aan artikel 2 van het Warenwetbesluit machines wordt een lid toegevoegd, luidende:

7. Het is verboden apparaten die geconstrueerd of bestemd zijn voor het manipuleren van tachografen in de handel te brengen, in bedrijf te stellen of reclame voor deze apparaten te maken.

ARTIKEL III

In de bijlage bij het Warenwetbesluit bestuurlijke boeten wordt onder C-26 een rij toegevoegd, luidende:

C-26.6.1	Art. 2 lid 7	€ 525,–

ARTIKEL IV

Dit besluit treedt in werking met ingang van 2 maart 2016.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbijbehorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

Wassenaar, 19 juni 2015

Willem-Alexander

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
L.F. Asscher

Uitgegeven de *zeventiende* juli 2015

De Minister van Veiligheid en Justitie,
G.A. van der Steur

stb-2015-303
ISSN 0920 - 2064
's-Gravenhage 2015

NOTA VAN TOELICHTING

I. Algemeen

1. Inleiding

Dit besluit strekt tot wijziging van het Arbeidstijdenbesluit vervoer in verband met Verordening (EU) nr. 165/2014 van het Europees Parlement en van de Raad van 4 februari 2014 betreffende tachografen in het wegvervoer, tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 3821/85 van de Raad betreffende het controleapparaat in het wegvervoer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 561/2006 van het Europees Parlement en de Raad tot harmonisatie van bepaalde voorschriften van sociale aard voor het wegvervoer (hierna: de verordening).

De verordening introduceert de zgn. slimme tachograaf en vervangt, zoals uit de volledige citeertitel al blijkt, de verordening betreffende het controleapparaat in het wegvervoer die uit 1985 dateert.

De in verordening (EEG) nr. 3821/85 (hierna: de oude verordening) vervatte bepalingen met betrekking tot constructie, installatie, gebruik en het testen van tachografen zijn sinds de inwerkingtreding meerdere malen aangepast aan technische ontwikkelingen. Behalve dat ten behoeve van de duidelijkheid herstructurering noodzakelijk is, zijn bovendien bijzondere regels vereist teneinde de controle op naleving van arbeids- en rusttijden mogelijk te maken met behulp van de positiebepaling van een voertuig op bepaalde momenten tijdens de dagelijkse werktijd. Dit is thans mogelijk door middel van aansluiting op een mondiaal satellietnavigatiesysteem (gps). Richtlijn 2006/22/EG van het Europees Parlement en de Raad van 15 maart 2006 inzake minimumvoorwaarden voor de uitvoering van de Verordeningen betreffende voorschriften van sociale aard in het wegvervoer en betreffende het controleapparaat verplicht lidstaten tot uitvoering van een minimum aantal wegcontroles. Het gps-systeem vergemakkelijkt gerichte wegcontroles.

Ter verbetering en vereenvoudiging van controles wordt aan de lidstaten verplicht om een elektronisch register voor bestuurderskaarten in te voeren. In dat register dienen – gedurende ten minste de geldigheidstermijn van de kaarten – van afgegeven, gestolen, verloren en defecte bestuurderskaarten de relevante gegevens te worden opgetekend, dat wil zeggen de persoonsgegevens van de houder/bestuurder en status en nummer van de bestuurderskaart. Om zeker te stellen dat een aanvrager niet reeds houder is van een in een andere lidstaat afgegeven bestuurderskaart dienen op grond van de verordening de registers van de lidstaten via een elektronisch systeem met elkaar verbonden te zijn.

Ter verbetering van controles voorziet de verordening tevens in opleiding en bijscholing van controleambtenaren.

Voorts worden door de verordening bijzondere regels ingevoerd met betrekking tot de beveiliging. Zo dient de fabrikant de tachograaf zodanig te ontwerpen, te testen en tijdens de gehele levensduur te blijven controleren dat zwakke punten inzake beveiliging kunnen worden voorkomen, opgespoord en verholpen. Ter voorkoming van zwakke punten kunnen praktijktests worden uitgevoerd voordat aan de tachograaf de voor invoering vereiste typegoedkeuring is verleend. De verordening voorziet erin dat de lidstaten deze praktijktests toestaan.

Tenslotte geeft de verordening bijzondere aandacht aan eenvormige uitvoering. Daartoe heeft de Commissie de bevoegdheid om uitvoeringshandelingen en gedetailleerde bepalingen vast te stellen die nodig zijn voor de eenvormige uitvoering, in het bijzonder van bepalingen die de technische middelen bieden inzake hoe moet worden voldaan aan de eisen aan de tachograaf en aan het registreren van gegevens.

2. Bedrijfseffecten, administratieve lasten, nalevingkosten

Het Adviescollege toetsing administratieve lasten heeft dit besluit geselecteerd voor een toets. Na beoordeling van onderstaande gegevens heeft dit college geadviseerd dit besluit in te dienen.

In het onderhavige besluit is sprake van uitvoering/implementatie van bestaande Europese regelgeving. De beleidsvrijheid voor nationale invulling is minimaal; deze beperkt zich in wezen tot de wijze waarop wordt voldaan aan de verplichting tot aanwijzing van bevoegde instanties.

Voorts voorziet de verordening in een overgangsperiode die in totaal 18 jaar bedraagt. Voor zover er kosten aan de uitvoering zijn verbonden die niet voortvloeien uit de oude verordening, zijn deze over het algemeen eenmalig en beslaan de gehele overgangsperiode.

De berekeningen berusten op «gebeurtenis» x «uurbedrag». Voor het uurbedrag wordt een standaardtarief van € 40,– gehanteerd. Voor een gebeurtenis, zoals bijvoorbeeld het lezen van informatie over de nieuwe wetgeving of het opleiden van medewerkers, wordt uitgegaan van een tijdsbeslag van een uur.

De gemiddelde levensduur van voertuigen wordt geschat op 12 jaar.

De partijen die door de verordening worden geraakt zijn fabrikanten, installateurs, vervoersondernemingen en bestuurders.

De fabrikanten van tachografen (Continental, Stoneridge en Efkon) zijn niet in Nederland gevestigd. Gevolgen voor het Nederlandse bedrijfsleven zijn daarvoor mitsdien niet aan de orde.

Voor installateurs bestaat de toename van administratieve lasten uit eenmalige kennisnamekosten. Er zijn 788 installateurs die als zodanig door de Dienst wegverkeer zijn erkend.

Uitgaande van de standaardtijd en het standaardtarief worden de totale lasten begroot op 788 x 1 uur à € 40 = **€ 31.520.**

De verordening schrijft voor dat erkende installateurs en werkplaatsen worden onderworpen aan onaangekondigde technische audits, met het oog op controle van de ijkingen, inspecties en installaties. Die controles dienen jaarlijks in ten minste 10% van de erkende werkplaatsen plaats te vinden. Er zijn 968 door de Dienst wegverkeer erkende werkplaatsen.

Een audit kost ongeveer € 2.200, hetgeen een totaal oplevert van € 2.200 x 968 /10 = € **212.960.**

Momenteel wordt reeds 5 procent van de erkende werkplaatsen jaarlijks geaudit. De toename in de nieuwe situatie bedraagt derhalve € 106.480,–.

Tevens dienen ten minste om de twee jaar de procedures die de erkende installateurs of werkplaatsen toepassen om met de tachografen om te gaan, aan een audit te worden onderworpen. Voor deze audit, die voornamelijk de genomen beveiligingsmaatregelen en het gebruik van de werkplaatskaarten betreft, is geen bezoek ter plaatse nodig. Voor installateurs en werkplaatsen levert dit dus geen extra lasten op.

Omdat de slimme tachograaf van meer geavanceerde technieken is voorzien, zoals interfaces met intelligente vervoersystemen, zullen de kosten voor ijking mogelijk toenemen.

Deze kosten kunnen echter pas inzichtelijk gemaakt worden als de Europese Commissie de technische specificaties bekend heeft gemaakt als bedoeld in artikel 6, vijfde lid, van de verordening.

Vervoerbedrijven, ca. 37.000 in het goederenvervoer en ca. 850 in het besloten busvervoer, zullen zich op de hoogte moeten stellen van de nieuwe regelgeving. En een opleiding moeten faciliteren, zodanig dat werknemers er mee kunnen werken. De hieruit voortvloeiende naleving-

kosten kunnen, uitgaande van de hierboven omschreven berekeningsmethode, voor de werkgever worden berekend op 37.850 x 1 uur à € 40,– = € **1.514.000**. Het betreft hier eenmalige kosten, die over een lange periode kunnen worden gespreid.

Het faciliteren van opleidingen kan worden meegenomen in de reguliere incompany-trainingen, waardoor dit niet tot een verhoging van de nalevingkosten hoeft te leiden.

De kosten voor slimme tachografen zijn nog niet bekend – ze kunnen nog niet worden geproduceerd omdat de Europese Commissie de technische specificaties nog niet bekend gemaakt heeft. Wel kan worden vastgesteld dat de verordening geen verplichte conversieperiode (retrofit) kent. De prijs en de installatiekosten zullen mogelijk verschillen met de huidige situatie. Ook hiervoor geldt een overgangsperiode die langer is dan de gemiddelde levensduur van tachograafplichtige voertuigen c.q. tachografen.

Er zijn ca. 200.000 vrachtwagenchauffeurs en ca. 5.500 touringcarchauffeurs.

Voor hen geldt dat zij zich moeten bekwamen in het gebruiken van de slimme tachograaf.

Geraamd wordt dat dit een half uur in beslag neemt.

Berekening van de hiermee gemoeide kosten:

205.500 x à € 20,– = € **4.110.000**. Ook hiervoor geldt dat deze kosten eenmalig zijn en over een lange periode kunnen worden gespreid.

3. Uitvoeringstoets

Aan de Dienst wegverkeer (RDW) en aan de Inspectie leefomgeving en transport (ILT) is om een uitvoeringstoets verzocht. Beide instanties geven aan dat het onderhavige besluit kan worden uitgevoerd.

ILT tekent hierbij wel aan dat toepassing van GPS-systemen voor de positiebepaling van een voertuig op bepaalde momenten tijdens de dagelijkse werktijd consequenties heeft in verband met kosten vanwege de aanschaf en effect op controletijd en daarmee het aantal inspecties. De omvang hiervan kan pas worden vastgesteld na bekendmaking door de Europese Commissie van de technische specificaties.

II. Artikelsgewijs

Artikel I

Onderdeel A (artikel 2.1:1)

Voor een toelichting op punt 2 wordt verwezen naar de toelichting bij onderdeel H.

Punt 4 en punt 5 bevatten een correctie van een verwijzing. Sinds de inwerkingtreding van de wet van 5 februari 2014 (Stb. 73) zijn de onderdelen van artikel 1 van de Wet personenvervoer 2000 vervangen door een alfabetische rangschikking. Ook artikel 2.4:3 is dienovereenkomstig aangepast.

Punten 7 tot en met 9: om wetstechnische redenen is de definitie van de verschillende tachograafkaarten in één bepaling samengevoegd. Daartoe is een derde lid toegevoegd.

Onderdeel C (artikel 2.4:3)

Ook dit onderdeel bevat correctie van een verwijzing, noodzakelijk in verband met een wijziging van het Besluit personenvervoer 2000 (besluit van 14 juni 2013, Stb. 234).

Onderdeel D (artikel 2.4:5)

In dit artikel wordt aangegeven welke bevoegdheden aan de onderscheiden instanties toekomen.

De bevoegdheden van de Minister van Infrastructuur en Milieu hebben betrekking op controle op naleving, de afgifte van bestuurderskaarten en het verbieden van het in de handel brengen van ondeugdelijk gebleken tachografen of tachograafonderdelen. Uit de controletaak vloeit voort dat de Minister van Infrastructuur en Milieu (in mandaat ILT) verantwoordelijk is voor alle zaken waarbij in de verordening gesproken wordt van de bevoegde (controle)autoriteit.

De RDW is de autoriteit die de typegoedkeuringen afgeeft en de veiligheid van tachografen en tachograafonderdelen waarborgt. Correcte installatie en regelmatige inspectie vindt plaats onder verantwoordelijkheid van de RDW, die daartoe installateurs en werkplaatsen erkent en werkplaatskaarten afgeeft. De RDW is verantwoordelijk voor alle zaken waarvoor in de verordening wordt gesproken van de bevoegde (typegoedkeurings)autoriteit of van de lidstaat in de context van typegoedkeuring.

Onderdeel E (art.2.4:6)

In dit artikel is vastgelegd dat de bevoegdheid tot aanvraag, verlening, weigering, intrekking of schorsing van tachograafkaarten wordt uitgeoefend binnen de kaders die de verordening hiervoor biedt.

Onderdelen F en G (artikelen 2.4:8 en 2.4:9)

Door verwijzing naar de verordening, waarvan de tekst uitgebreider is dan de overeenkomstige teksten uit de oude verordening, kan de redactie aanzienlijk worden vereenvoudigd.

In artikel 2.4:8 is de toepassing uitgebreid tot alle voertuigen die zijn voorzien van een tachograaf, dus ook de voertuigen die niet onder de werking van verordening (EG) nr. 561/2006, de rijtijdenverordening, vallen. Het betreft hier voertuigen die voor openbaar vervoer worden ingezet en bij vrijwillig gebruik van de tachograaf zijn uitgezonderd van de voor openbaar vervoer geldende verplichting betreffende het dienstrooster op grond van artikel 2.4:3, tweede lid. In dit verband dient te worden benadrukt dat artikel 2.4:8 geen verplichting tot installatie van een tachograaf beoogt in te voeren voor voertuigen die niet onder verordening 561/2006 vallen. Beoogd wordt slechts te bepalen dat indien in een voor openbaar vervoer ingezet voertuig een tachograaf aanwezig is, de vrijstelling van het dienstrooster slechts geldt voor zover de tachograaf wordt gebruikt conform de verordening.

Onderdeel H (art. 2.4:13)

In dit artikel zijn de verwijzingen opgenomen naar de artikelen uit de verordening, die in de plaats komen van de desbetreffende artikelen uit de oude verordening. De verwijzing in het vierde lid naar verordening (EG) nr. 2135/98 kan vervallen omdat de betreffende bepaling verwijst naar bijlagen uit de oude verordening. Aangezien artikel 2.4:13, vierde lid, de enige plaats in het Arbeidstijdenbesluit vervoer is waar deze verordening wordt genoemd, kan ook onderdeel d van artikel 2.1:1, waarin deze verordening werd gedefinieerd, vervallen.

Artikel IV

Van het systeem van vaste verandermomenten wordt afgeweken omdat het onderhavige besluit strekt tot implementatie van Europese regelgeving.

Mede namens de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid,
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

Bijlage

Transponeringstabel

Verordening 165/2014	Atbv
Artikel 1	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikel 2	Artikel 2.1:1
Artikel 3 leden 1 t/m 3	Behoeven geen omzetting; verwijzen naar verordening die al eerder was geïmplementeerd
Artikel 3, leden 4 en 5	Behoeven naar hun aard geen omzetting
Artikel 4	Behoeft naar zijn aard geen omzetting
Artikelen 5 en 6	Behoeven naar hun aard geen omzetting
Artikel 7	Behoeft geen omzetting; wordt uitgevoerd d.m.v. interne instructies
Artikelen 8 t/m 11	Behoeven geen omzetting
Artikel 12	Artikel 2.4:5, tweede lid
Artikelen 13 t/m 15	Behoeven geen omzetting
Artikel 16, vierde lid	Artikel 2.4:5, eerste lid
Artikelen 17 t/m 23	Behoeven geen omzetting
Artikel 24	Artikel 2.4:5, tweede lid
Artikel 25	Behoeft geen omzetting
Artikel 26	Artikelen 2.4:5, eerste lid, 2.4:6, 8:6
Artikel 27	Artikelen 2.4:8 en 2.4:13, tweede lid
Artikelen 28 t/m 31	Behoeven geen omzetting
Artikel 32 leden 1 t/m 4	Art.2.4:13, tweede lid
Artikel 32, vijfde lid	Artikel 2 Warenwetbesluit machines en bijlage bij Warenwetbesluit bestuurlijke boeten
Artikelen 33 t/m 37	Artikel 2.4:13, tweede lid
Artikelen 38 t/m 43	Behoeven geen omzetting
Artikel 44	Artikel IV
Artikelen 45 t/m 48	Behoeven geen omzetting